



15.1.2019

YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) 2018/... och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Föredragande av yttrande: Matthijs van Miltenburg

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

Bakgrund

Artikel 17 i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon ((EG) nr 661/2009) och artikel 12 i förordningen om skydd av fotgängare ((EG) nr 78/2009) innefattar krav på att kommissionen ska övervaka den tekniska utvecklingen på området säkerhetsteknik och eventuellt påbjuda nya säkerhetsfunktioner genom att uppdatera unionslagstiftningen. I enlighet med dessa bestämmelser innehåller kommissionens förslag vissa anpassningar till teknikens framsteg i fråga om fordons säkerhetsfunktioner, avsedda att tas med i ramförordningen om typgodkännande ((EU) 2018/858). I förenklingssyfte upphävs i förslaget också sekundärlagstiftningen om trafiksäkerhet och skydd av fotgängare (förordningarna (EG) nr 78/2009 och (EG) nr 79/2009).

Föredragandens ståndpunkt

Trafiksäkerheten har visserligen blivit åtskilligt bättre under de gångna årtiondena, men likväl har antalet trafikdödade under de senaste fem åren upphört att minska. Enligt EU:s olycksfallsstatistik uppgick detta antal till 25 300 under 2017. Dödsolyckor i trafiken beror i huvudsak på mänskliga fel och går att förhindra. Föredraganden är fast övertygad om att EU bör vidta konkreta åtgärder för att ytterligare minska antalet trafikdödade. De nya säkerhetsfunktionerna i förslaget ger oss goda möjligheter att få detta antal att börja minska på nytt, eftersom de här funktionerna är till för att bättre förebygga mänskliga fel. Med bättre konstruerade fordon och exempelvis lägre hastigheter kan konsekvenserna av olyckor minskas.

Överlag går tekniken hela tiden framåt inom området automatiserad körning. Kommissionen menar att marknaden för automatiserad körning kommer att uppleva en exponentiell tillväxt, med en ekonomisk nytta som 2025 förväntas överskrida 620 miljarder euro för EU:s fordonsindustri och 180 miljarder euro för EU:s elektronikbransch. Föredraganden anser därför att EU:s fordonsindustri bör framtidssäkras genom att man tar till vara så mycket som möjligt av de nya affärsmöjligheterna som marknaden för med sig och kommer att föra med sig för uppstarts företag, små och medelstora företag och för industrin. De avancerade säkerhetsfunktionerna i förslaget skulle säkert kunna bidra till att förbereda EU:s fordonsindustri inför tidsåldern med uppkopplad och automatiserad körning. De skulle också kunna hjälpa konsumenterna att småningom vänja sig med dessa nya funktioner, något som kommer att bli utslagsgivande för att konsumenterna ska acceptera den nya tekniken och få förtroende för den.

Föredraganden anser att förslaget fastställer en framtidsinriktad men likväl ambitiös ram för att trafikanter, och särskilt oskyddade trafikanter, ska erbjudas bättre skydd. Föredraganden beaktar att kommissionen fört en öppen dialog och diskussion med olika berörda parter för att kunna föreslå lämpliga och verklighetsanpassade åtgärder, där det tas hänsyn både till konsumenterna och till industrin.

Utgående från detta önskar föredraganden med detta yttrande säkerställa att:

- A. (bil)säkerheten tryggas mot bakgrund av minimistandarder för prestanda som bör gälla för alla motorfordon, oavsett fordonssegment,

- B. all behandling av (person)uppgifter sker i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen ((EU) 2016/679). Dessutom önskar föredraganden säkerställa mer specifika och konkreta skyddsåtgärder, nämligen att
- C. de föreslagna åtgärderna bevisligen är både effektiva och kostnadseffektiva, utan att priserna blir avsevärt högre för konsumenterna,
- D. de föreslagna säkerhetsfunktionernas mogenhet garanteras och de förverkligas på ett ansvarsfullt sätt, särskilt sådana funktioner som inte kan kopplas bort, såsom intelligent farthållning och avancerade nödbromssystem,
- E. det bör föreskrivas utveckling av tekniska krav för däck, dels som ett komplement för att fordonssäkerheten ska förbättras med hjälp av bättre väggreppsprestanda, dels som ett bidrag till att däckljudet och koldioxidutsläppen ska minska,
- F. tillverkarna i fordonets instruktionsbok bör ge tydlig och konsumentvänlig information som hjälp till förarna att förstå förarassistanssystemen och deras funktioner,
- G. de säkerhetssystem och varningar som föreslås som hjälp till förarna lätt ska kunna förstås av alla förare, även personer med funktionsnedsättning, samt att säkerhetssystemen vid behov anpassas för att säkerställa detta,
- H. medlemsstaterna ska vidta de korrigerande åtgärder som behövs för verkställigheten, för att garantera att alla nya motorfordon tillverkas i enlighet med denna förordning.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Under de senaste årtiondena har utvecklingen av fordonssäkerheten avsevärt bidragit till den totala minskningen av antalet trafikrelaterade dödsfall och allvarliga skador. ***Denna minskning har dock nyligen avstannat i unionen på grund av olika faktorer, strukturella och beteendemässiga, och utan nya initiativ för den allmänna trafiksäkerheten, kommer säkerhetseffekterna av den nuvarande***

Ändringsförslag

(3) Under de senaste årtiondena har utvecklingen av fordonssäkerheten avsevärt bidragit till den totala minskningen av antalet trafikrelaterade dödsfall och allvarliga skador. ***Under 2017 uppgick antalet dödsoffer i trafiken i EU dock till 25 300 och den siffran har knappast förändrats på fyra år. Till detta kommer minst 135 000 svårt skadade varje år i kollisioner på EU:s vägar.*** Utan nya initiativ för den allmänna

strategin inte längre att kunna kompensera för effekterna av ökande trafikvolym. Därför måste fordonens säkerhet förbättras ytterligare som en del av en integrerad strategi för vägtrafiksäkerhet och för att skydda **oskyddade** trafikanter bättre.

trafiksäkerheten, kommer säkerhetseffekterna av den nuvarande strategin inte längre att kunna kompensera för effekterna av ökande trafikvolym. Därför måste fordonens säkerhet förbättras ytterligare som en del av en integrerad strategi för vägtrafiksäkerhet och för att skydda **alla** trafikanter bättre, **både oskyddade och andra**.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet olycksoffer. För att minimera antalet dödsfall måste en del av den relevanta nya tekniken införas.

Ändringsförslag

(4) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet olycksoffer **och trafikolyckor**. För att minimera antalet dödsfall måste en del av den relevanta nya tekniken införas.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Samtliga säkerhetssystem i denna förordning bör bevisligen vara både effektiva och kostnadseffektiva, och bör inte leda till avsevärt högre priser för konsumenterna.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Intelligent farthållning, system för kvarstannande i körfält, övervakning av förarens uppmärksamhet,

Ändringsförslag

(6) **Automatiska nödbromssystem, intelligent farthållning, system för kvarstannande i körfält, förarassistans vid**

distraktionsvarning och backövervakning har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. Dessa system bygger dessutom på teknik som också kommer att användas för utbyggnaden av uppkopplade och automatiserade fordon. Harmoniserade bestämmelser och provningsförfaranden för typgodkännande av fordon med avseende på dessa system och för typgodkännande av dessa system som separata tekniska enheter bör därför fastställas på unionsnivå.

vändmanövrer, övervakning av förarens uppmärksamhet, distraktionsvarning och backövervakning har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. **Systemen för övervakning av förarens uppmärksamhet och för distraktionsvarning bör fungera utan ansiktigenkänning.** Dessa system bygger dessutom på teknik som också kommer att användas för utbyggnaden av uppkopplade och automatiserade fordon. Harmoniserade bestämmelser och provningsförfaranden för typgodkännande av fordon med avseende på dessa system och för typgodkännande av dessa system som separata tekniska enheter bör därför fastställas på unionsnivå. **Säkerställas bör även att dessa system kan kontrolleras under hela fordonets livslängd och således är driftssäkra.**

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonensdata under en kort tidsrymd före, under och efter en utlösande händelse (t.ex. aktiverandet av en krockkudde) är ett värdefullt steg för att få fram mer exakta och djupgående olycksdata. Det bör därför krävas att motorfordon utrustas med sådana registreringsapparater. **Det bör även vara ett krav att** sådana registreringsapparater **kan** registrera och lagra data på ett sådant sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas.

Ändringsförslag

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonensdata under en kort tidsrymd före, under och efter en utlösande händelse (t.ex. aktiverandet av en krockkudde) är ett värdefullt steg för att få fram mer exakta och djupgående olycksdata. Det bör därför krävas att motorfordon utrustas med sådana registreringsapparater. **Sådana avidentifierade data bör dessutom få insamlas och lagras bara om de kan användas för utredning av olycksorsaker.** Sådana registreringsapparater **bör dessutom kunna** registrera och lagra data på ett sådant sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna **enbart** för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas, **utan att det går att identifiera fordonets ägare eller innehavare.**

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Typgodkännandekraven i fråga om säkerhet bör testas och säkerställas mot bakgrund av de specifika standarder för prestanda som alla fordon har att följa, oavsett fordonsegment.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisionsdata eller uppgifter om föraren från system för övervakning av förarens uppmärksamhet eller distraktionsvarning, bör utföras i enlighet med unionens lagstiftning om dataskydd, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen²⁸. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder²⁹.

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisionsdata eller uppgifter om föraren från system för övervakning av förarens uppmärksamhet eller distraktionsvarning, bör utföras i enlighet med unionens lagstiftning om dataskydd, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen²⁸. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom **registreringsapparater för kollisionsdata och** 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder²⁹.

²⁸Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning, EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

²⁹Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för

²⁸Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning, EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

²⁹Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för

montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 77.

montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 77.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Det är väsentligt att system för e-call införs i motorcyklar, nyttofordon och bussar, för att olycksoffer så snabbt som möjligt ska kunna komma under läkarvård.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15) Tidigare har unionsbestämmelserna begränsat den sammanlagda längden på lastbils kombinationer vilket lett till den typiska frambyggda utformningen på lastbilar eftersom den maximerar lastutrymmet. Förarens höga placering leder dock till en större död vinkel och en sämre direkt sikt runt lastbilens hytt. Detta är en betydande faktor bakom lastbilsolyckor med oskyddade trafikanter. Antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta siktfält förbättras. Krav bör därför införas för att förbättra detta.

(15) Tidigare har unionsbestämmelserna begränsat den sammanlagda längden på lastbils kombinationer vilket lett till den typiska frambyggda utformningen på lastbilar eftersom den maximerar lastutrymmet. Förarens höga placering leder dock till en större död vinkel och en sämre direkt sikt runt lastbilens hytt. Detta är en betydande faktor bakom lastbilsolyckor med oskyddade trafikanter. Antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta siktfält förbättras. Krav bör därför införas för att förbättra detta, **så att oskyddade trafikanter syns bättre direkt från förarsätet.**

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 16a (nytt)

(16a) Kommissionen bör före utgången av 2019 föreslå att befintliga lastbilar och bussar eftermonteras med de tekniskt mest avancerade systemen för förarassistans vid vändmanövrer.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning

Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Automatiserade och uppkopplade fordon kan bidra stort till att minska antalet trafikolyckor, eftersom **ungefär** 90 procent av trafikolyckorna beräknas uppkomma till följd av mänskliga fel. Eftersom automatiserade fordon gradvis kommer att ta över förarens uppgifter bör harmoniserade bestämmelser och tekniska krav för automatiserade fordons system antas på unionsnivå.

Ändringsförslag

(17) Automatiserade och uppkopplade fordon kan bidra stort till att minska antalet trafikolyckor, eftersom **över** 90 procent av trafikolyckorna beräknas uppkomma till följd av mänskliga fel, **eller en kombination mellan mänskliga fel och fordonet och/eller infrastrukturen**. Eftersom automatiserade fordon gradvis kommer att ta över förarens uppgifter bör harmoniserade bestämmelser och **effektiva och lämpliga** tekniska krav för automatiserade fordons system antas på unionsnivå.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Unionen bör fortsätta att främja utvecklingen av tekniska krav för däckljud, rullmotstånd och **väggreppsprestanda vid vått väglag** på Unecenivå. Detta beror på att Uneces föreskrifter nr 117 nu innehåller dessa detaljerade bestämmelser. Förfarandet för anpassa kraven på däck för att beakta den tekniska utvecklingen bör fortsätta på Unecenivå, särskilt för att säkerställa att däckens prestanda också bedöms i slutet av däckens livstid i begagnat skick och för att främja att

Ändringsförslag

(19) Unionen bör fortsätta att främja utvecklingen av tekniska krav för däckljud, rullmotstånd och **väggreppsprestanda vid vått väglag** på Unecenivå. Detta beror på att Uneces föreskrifter nr 117 nu innehåller dessa detaljerade bestämmelser. Förfarandet för anpassa kraven på däck för att beakta den tekniska utvecklingen bör **få** fortsätta på Unecenivå, **snabbt och ambitiöst**, särskilt för att säkerställa att däckens prestanda också bedöms i slutet av däckens livstid i begagnat skick och för att

däcken uppfyller kraven under hela sin livstid och inte byts ut i förtid. De befintliga kraven i förordning (EG) nr 661/2009 avseende däckprestanda **bör** ersättas **med likvärdiga Uneceföreskrifter**.

främja att däcken uppfyller kraven under hela sin livstid och inte byts ut i förtid. **För att säkerställa att strikta normer följs bör** de befintliga kraven i förordning (EG) nr 661/2009 avseende däckprestanda **övervakas och utvärderas och** ersättas **om det går att förbättra däckprestandan inom Europeiska unionen**.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 25a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(25a) För att säkerställa efterlevnaden av denna förordning gäller bestämmelserna om korrigerande åtgärder och sanktioner i förordning (EU) 2018/858 också för denna förordning.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 1 – led 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. typgodkännande av nytillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda.

3. typgodkännande av nytillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda **i form av mindre buller och luftföroreningar**.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 3 – led 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1) oskyddad trafikant: trafikant som använder sig av ett **tvåhjuligt** motorfordon eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.

(1) oskyddad trafikant: trafikant som använder sig av ett **två- eller trehjuligt** motorfordon, **ett eldrivet förflyttningsmedel**, eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.

Motivering

Många tvåhjuliga motorfordon konstrueras nu som trehjuliga motorfordon, men förblir sårbara jämfört med bilar och lastbilar. Dessutom rör sig allt fler med hjälp av olika personliga eldrivna förflyttningsmedel (åkräden, ståhjulingar etc.). Dessa bör inte heller uteslutas från definitionen av begreppet oskyddade trafikanter.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Artikel 3 – led 7

Kommissionens förslag

(7) nödstoppssignal: snabbt blinkande signal som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

Ändringsförslag

(7) nödstoppssignal: snabbt blinkande bromsljus **eller riktningsvisande blinkljus** som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 3 – led 8

Kommissionens förslag

(8) backövervakning: **optiskt system eller detektionssystem med kamera eller bildskärm** för att göra föraren medveten om personer och föremål bakom fordonet i det huvudsakliga syftet att undvika kollisioner vid backning.

Ändringsförslag

(8) backövervakning: system för att göra föraren medveten om personer och föremål bakom fordonet i det huvudsakliga syftet att undvika kollisioner vid backning.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Artikel 3 – led 10

Kommissionens förslag

(10) avancerat nödbromssystem: system som automatiskt kan detektera en potentiell kollision och aktivera fordonets bromssystem och bromsa fordonet i syfte

Ändringsförslag

(10) automatiskt nödbromssystem: system som automatiskt kan detektera en potentiell kollision och aktivera fordonets bromssystem och **automatiskt** bromsa fordonet i **sista möjliga ögonblick**, i syfte

att undvika eller mildra en kollision.

att undvika eller mildra en kollision.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 3 – led 11

Kommissionens förslag

(11) system för kvarstannande i körfält: system för övervakning av fordonets position i förhållande till körfältets gränser **och** som anbringar ett vridmoment på ratten, eller ett tryck på bromsarna, åtminstone när en avvikelse ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

Ändringsförslag

(11) system för kvarstannande i körfält: system för övervakning av fordonets position i förhållande till körfältets gränser, som anbringar ett vridmoment på ratten **och ger en varning**, eller ett tryck på bromsarna, åtminstone när en avvikelse ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 3 – led 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) förarassistans vid vändmanövrer: ett tekniskt högavancerat system som detekterar oskyddade trafikanter, framför allt i döda vinklar i omedelbar närhet av fordonets front, och ger en varning, så att kollision med dem kan undvikas.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 3 – led 13

Kommissionens förslag

(13) registreringsapparat för kollisionsdata: system för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter **före, under och efter** en kollision.

Ändringsförslag

(13) registreringsapparat för kollisionsdata: system för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter **med respekt för den för ändamålet nödvändiga tidsperioden och högst fem sekunder** när en kollision **inträffar**.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 3 – led 14

Kommissionens förslag

(14) frontskydd: en eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som utöver originalstötfångaren är avsedd att skydda fordonets ytteryta från skada vid kollision med ett föremål, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda fordonets strålkastare.

Ändringsförslag

(14) frontskydd: en eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som utöver originalstötfångaren är avsedd att skydda fordonets ytteryta från skada vid kollision med ett föremål **eller ett djur**, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda fordonets strålkastare.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 3 – led 21

Kommissionens förslag

(21) automatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under längre perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

Ändringsförslag

(21) automatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt **och i enlighet med trafikreglerna** under längre perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras **så** att risken för **skador på** personer i fordonet och oskyddade trafikanter minimeras.

Ändringsförslag

4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras **på ett sådant sätt** att risken för **att** personer i fordonet och oskyddade trafikanter **dödas eller skadas förebyggs eller, vid olyckor, minimeras, förutsatt att fordonet används på det sätt det är avsett för.**

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 5 – led b

Kommissionens förslag

(b) fotgängare, cyklister, sikt och synlighet,

Ändringsförslag

(b) fotgängare, cyklister, **ståhjulingar och rullskridsko-/rullbrädesåkare** sikt och synlighet,

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. Typgodkännandekraven i fråga om säkerhet enligt denna förordning ska vara teknikneutrala och testas och säkerställas mot bakgrund av de specifika standarder för prestanda som alla fordon ska följa, oavsett fordonsegment.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 5b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5b. Tillverkarna ska i fordonets instruktionsbok ge tydlig och konsumentvänlig information som hjälp till förarna att förstå förarassistanssystemen och deras funktioner.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 4 – led b

Kommissionens förslag

(b) typgodkännande av däck, inklusive tekniska krav rörande montering.

Ändringsförslag

(b) typgodkännande av däck, inklusive **prövning av dem efter slitage och vid olika väglag, bland annat av våtgreppet**, samt tekniska krav rörande montering.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) *införande på unionsnivå av ett typgodkännande av begagnade däck på fordon i kategorierna M₁ och N₁, med avseende på deras våtgrepp efter slitage.*

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1 – led fa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(fa) *System för e-call.*

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1 – led fb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(fb) *Registreringsapparat för kollisiondata.*

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. *Motorfordon ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och monterat i två faser och som tillhandahåller*

(a) *i den första fasen detektion av fordon i rörelse och stillastående hinder framför motorfordonet,*

(b) *i den andra fasen en utvidgning av detektionen till att också omfatta*

oskyddade trafikanter framför motorfordonet, framför allt i döda vinklar.

Avancerade nödbromssystem ska särskilt uppfylla följande krav:

- (a) Systemen får inte kunna stängas av.*
- (b) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom acceleration, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.*
- (c) Systemen ska vara i normalt driftsläge vid varje aktivering av fordonets huvudströmbrytare.*
- (d) Det ska vara möjligt att på ett enkelt sätt koppla bort hörbara varningar, men en sådan åtgärd får inte samtidigt koppla bort andra funktioner i systemet.*

Ändringsförslag 33

**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3b. Säkerhetssystem och varningar som används som förarassistans ska lätt kunna förstås av alla förare, även äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

Ändringsförslag 34

**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3c (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3c. Registreringsapparater för kollisiondata ska särskilt uppfylla följande krav:

- (a) De data som apparaterna kan registrera och lagra med respekt för den för ändamålet nödvändiga tidsperioden och högst under fem sekunder när en*

kollision inträffar ska minst omfatta fordonets hastighet, säkerhetssystemens tillstånd och grad av aktivering och alla andra relevanta parametrar i ombordsystemen för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor.

(b) Apparaterna får inte kunna avaktiveras.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Artikel 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 6a

Bestämmelser om personlig integritet och skydd av personuppgifter

1. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679. All behandling av personuppgifter via den registreringsapparat för kollisionsdata som avses i artikel 6.4a ska utföras i enlighet med den sistnämnda förordningens bestämmelser om skydd av personuppgifter.

2. De personuppgifter som behandlas av registreringsapparaten för kollisionsdata får användas endast för forskning kring kollisionsdata. Kollisionsdata ska göras tillgängliga enbart för nationella myndigheter, i enlighet med unionslagstiftningen eller nationell lagstiftning, varvid förordning (EU) 2016/679 ska följas och ett standardiserat gränssnitt ska användas. En registreringsapparat för kollisionsdata ska kunna registrera och lagra uppgifter om fordonstyp, fordonsversion och fordonsvariant och framför allt om de aktiva säkerhetssystem och system för undvikande av olyckor som monterats in i fordonet. Uppgifterna får dock inte omfatta de fyra sista siffrorna i avsnittet för identifiering av fordonet i

fordonsinformationsnumret eller några andra uppgifter som skulle kunna göra det möjligt att identifiera det enskilda fordonet, dess ägare eller dess innehavare

3. De personuppgifter som behandlas enligt denna förordning ska inte bevaras längre än vad som är nödvändigt för den forskning kring kollisionsdata som avses i punkt 2 i denna artikel. Uppgifterna ska fullständigt raderas så snart de inte längre behövs för detta ändamål.

4. Tillverkarna ska säkerställa att registreringsapparaten för kollisionsdata varken är spårbar eller blir föremål för kontinuerlig spårning

5. Tillverkarna ska säkerställa att uppgifterna i internminnet i registreringsapparaten för kollisionsdata automatiskt och kontinuerligt raderas.

6. Dessa uppgifter får inte göras tillgängliga för någon utanför registreringsapparaten för kollisionsdata innan det inträffat en eventuell olycka.

7. Integritetsfrämjande teknik ska byggas in i registreringsapparaten för kollisionsdata för att förarna ska få en lämplig nivå av integritetsskydd och en hög nivå av it-säkerhet, och apparaten ska också utrustas med nödvändiga skyddsåtgärder till förebyggande av övervakning, fjärrhantering och missbruk, bland annat it-angrepp.

8. Tillverkarna ska i fordonets instruktionsbok tillhandahålla tydlig och fullständig information om den behandling av uppgifter som görs i registreringsapparaten för kollisionsdata. Denna information ska omfatta följande:

(a) Hänvisning till uppgiftsbehandlingens rättsliga grund.

(b) Upplysning om att registreringsapparaten för kollisionsdata aktiveras automatiskt.

(c) Formerna för den uppgiftsbehandling som utförs av

registreringsapparaten för kollisiondata.

(d) Det särskilda ändamål för vilket ovannämnda uppgiftsbehandling utförs, vilket ska vara begränsat till den forskning kring kollisiondata som avses i artikel 6a.2.

(e) Upplysning om vilka typer av uppgifter som samlas in och behandlas och om uppgifternas mottagare.

(f) Tidsgränsen för hur länge uppgifter bevaras i registreringsapparaten för kollisiondata.

(g) Upplysning om att fordonet inte spåras kontinuerligt.

(h) Formerna för utövande av den registrerades rättigheter och den kontaktjänst som är behörig att handlägga ansökningar om tillgång.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Fordon av kategorierna M_1 och N_1 ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och monterat i två faser och som tillhandahåller

utgår

(q) i den första fasen detektion av fordon i rörelse och stillastående hinder framför motorfordonet,

(r) i den andra fasen en utvidgning av detektionen till att också omfatta oskyddade trafikanter framför motorfordonet.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Fordon av kategorierna M₁ och N₁ ska utrustas med ett system för kvarstannande i körfält.

Ändringsförslag 38

**Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 4 – inledningen**

Kommissionens förslag

4. **Avancerade nödbromssystem och** system för kvarstannande i körfält ska uppfylla följande krav:

Ändringsförslag 39

**Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 4 – led aa (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 40

**Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 5**

Kommissionens förslag

5. **Fordon av kategorierna M₁ och N₁ ska utrustas med en registreringsapparat för kollisiondata. Registreringsapparater för kollisiondata ska särskilt uppfylla följande krav:**

(s) De data som apparaterna klarar av att registrera och lagra med avseende på perioden före, under och efter en kollision ska minst omfatta fordonets hastighet, säkerhetssystemens tillstånd och grad av aktivering och alla andra relevanta

Ändringsförslag

3. Fordon av kategorierna M₁ och N₁ ska utrustas med ett system för kvarstannande i körfält **och ett system för varning om avvikelse från körfält.**

Ändringsförslag

4. System för kvarstannande i körfält **och system för varning om avvikelse från körfält** ska **särskilt** uppfylla följande krav:

Ändringsförslag

(aa) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom styrning, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.

utgår

Ändringsförslag

parametrar i ombordsystemen för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor.

(t) Det får inte vara möjligt att avaktivera apparaterna.

(u) Det sätt på vilket apparaterna registrerar och lagrar data ska vara sådant att dessa data är skyddade mot manipulation och kan göras tillgängliga för de nationella myndigheterna, på grundval av unionslagstiftning eller nationell lagstiftning i överensstämmelse med förordning (EU) 2016/679 genom ett standardiserat gränssnitt i syfte att analysera olycksdata, och sådant att exakt fordonstyp, variant och version och i synnerhet de system för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor som är monterade i fordonet kan fastställas.

Däremot får de data som en registreringsapparat för kollisionsdata kan registrera och lagra inte omfatta de fyra sista siffrorna i avsnittet för identifiering av fordonet i fordonsinformationsnumret eller några andra uppgifter som skulle kunna göra det möjligt att identifiera det enskilda fordonet.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska utrustas med ett varningssystem vid avvikelser ur körfält och ett avancerat nödbromssystem, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

Ändringsförslag

2. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska utrustas med ett **system för kvarstannande i körfält, ett** varningssystem vid avvikelser ur körfält och ett avancerat nödbromssystem, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.

Kommissionens förslag

3. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska **vara utrustade** med **avancerade system som gör det möjligt att detektera oskyddade trafikanter som befinner sig nära fordonets front eller sidan närmast vägrenen och ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter.**

Ändringsförslag 43

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 4 – inledningen**

Kommissionens förslag

4. När det gäller de system som avses i **punkterna 2 och 3** i denna artikel, ska de särskilt uppfylla följande krav:

Ändringsförslag 44

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 4 – led aa (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 45

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 4a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning

Ändringsförslag

3. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska **utrustas med ett hjälpmedel vid vändmanövrer, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade rättsakter som antas i enlighet med punkt 7.**

Ändringsförslag

4. När det gäller de system som avses i **punkt 2** i denna artikel, ska de särskilt uppfylla följande krav:

Ändringsförslag

(aa) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom styrning, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.

Ändringsförslag

4a. Det system som finns omnämnt i punkt 3 får inte kunna stängas av.

Artikel 9 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska utformas och konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet.

Ändringsförslag

5. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska utformas och konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet.

Kommissionen ska lägga fram en delegerad akt om krav på direkt synlighet, så att dödvinkeln framför och på förarsidan om lastbilar kommer bort, och så att dödvinkeln i närheten av lastbilen avsevärt minskas. Detta krav kommer att vara olika för olika lastbilstyper.

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Fordon av kategorierna M₂ och M₃ med kapacitet för mer än 22 passagerare utöver föraren och som konstruerats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa rörelser av passagerare ska vara utformade och konstruerade så att de är lätt tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna.

Ändringsförslag

6. Fordon av kategorierna M₂ och M₃ med kapacitet för mer än 22 passagerare utöver föraren och som konstruerats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa rörelser av passagerare ska vara utformade och konstruerade så att de är lätt tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna ***och personer med funktionsnedsättning.***

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(ä) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, acceleration och bromsning,

Ändringsförslag

(a) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, acceleration och bromsning, ***samt som ersätter skyldigheten att ge signal,***

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning
Artikel 16a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 16a

Översyn

Kommissionen ska senast tre år efter denna förordnings ikraftträdande och vart tredje år därefter lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, vid behov med förslag till ändringar av denna förordning eller annan relevant lagstiftning genom tillägg av ytterligare säkerhetsfunktioner.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning
Artikel 17 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Den ska tillämpas från och med den [OP: för in dagen **36** månader efter det att denna förordning träder i kraft].

Den ska tillämpas från och med den [OP: för in dagen **24** månader efter det att denna förordning träder i kraft]. ***De delegerade akter som avses i artikel 12 ska offentliggöras minst 12 månader innan de börjar tillämpas.***

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 13

Kommissionens förslag

Ämne	Unece-föreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Bakre underkörningsskydd	Unece-föreskrifter nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Ändringsförslag

Ämne	Unece-föreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	1.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Bakre underkörningsskydd	Unece-föreskrifter nr 58	<i>I fordonskategorierna N₂ och N₃ måste underkörning vid påkörning av fordon med hastigheter upp till 56 km/h förhindras.</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 36

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C			C								

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C	C	C	C	C	C						

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 38

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Informationssystem för döda vinkeln			B	B		B	B						B	

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
<i>Förarassistans vid vändmanövrer</i>			B	B		B	B						B	

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 49

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
System för kvarstannande i körfält			B				B							

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
System för kvarstannande i körfält <i>och varningssystem vid avvikelse ur körfält</i>			B	B	B	B	B	B						

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 61

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
System för övervakning av däcktryck för tunga fordon			B	B		B	B				B	B		

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
System för övervakning av däcktryck för tunga fordon			B	B		B	B		B	B	B			

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 72

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Intelligent farthållning			B	B	B	B	B	B					B	

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Intelligent farthållning			C	C	C	C	C	C					C	

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 90

Kommissionens förslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Registreringsapparat för kollisiondata			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵					B	

Ändringsförslag

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Separat teknisk enhet	Komponent
Registreringsapparat för kollisiondata			B	B	B	B	B	B						B

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Bilaga II – Anmärkningar till tabellen – led D

Kommissionens förslag

D: Datum för vägran att bevilja
EU-typgodkännande:

[OP: för in datumet **48** månader efter denna
förordnings tillämpningsdatum.]

Datum för förbud mot registrering av
fordon, samt utsläppande på marknaden
och ibruktagande av komponenter och
separata tekniska enheter:

[OP: för in datumet **84** månader efter denna
förordnings tillämpningsdatum.]

Ändringsförslag

D: Datum för vägran att bevilja
EU-typgodkännande:

[OP: för in datumet **36** månader efter denna
förordnings tillämpningsdatum.]

Datum för förbud mot registrering av
fordon, samt utsläppande på marknaden
och ibruktagande av komponenter och
separata tekniska enheter:

[OP: för in datumet **72** månader efter denna
förordnings tillämpningsdatum.]

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter
Referensnummer	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	IMCO 28.5.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN 28.5.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
Behandling i utskott	21.11.2018
Antagande	10.1.2019
Slutomröstning: resultat	+: 44 –: 2 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

44	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Andrey Novakov, Markus Pieper, Csaba Sógor, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Cláudia Țapardel, Marita Ulvskog, Jude Kirton-Darling
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster